

Europäisches Patentamt
European Patent Office
Office européen des brevets



(11) **EP 1 152 133 A2**

(12)

EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

(43) Veröffentlichungstag:
07.11.2001 Patentblatt 2001/45

(51) Int Cl.7: **F01N 3/20, F02B 37/18**

(21) Anmeldenummer: 01110528.5

(22) Anmeldetag: 28.04.2001

(84) Benannte Vertragsstaaten:
**AT BE CH CY DE DK ES FI FR GB GR IE IT LI LU
MC NL PT SE TR**
Benannte Erstreckungsstaaten:
AL LT LV MK RO SI

(72) Erfinder:
• **Pfalzgraf, Bernhard**
85051 Ingolstadt (DE)
• **Brahner, Tom**
85049 Ingolstadt (DE)
• **Schäfer, Michael**
85057 Ingolstadt (DE)
• **Schöneberg, Dirk**
85080 Galmersheim (DE)

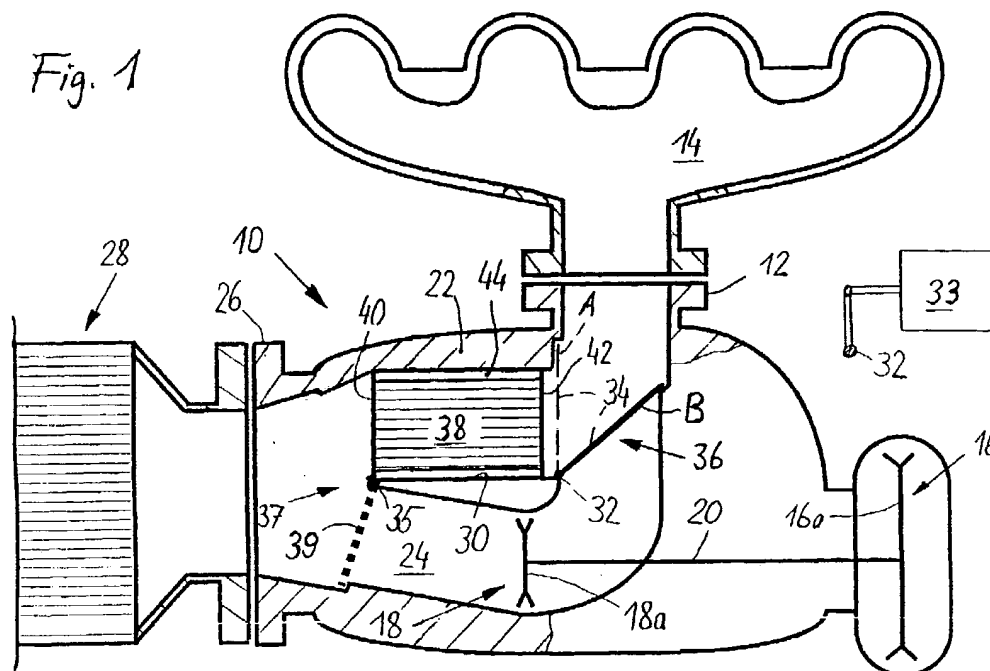
(30) Priorität: 03.05.2000 DE 10021421

(71) Anmelder: **AUDI AG**
85045 Ingolstadt (DE)

(54) Vorrichtung zur Abgasreinigung

(57) Die Erfindung betrifft eine Vorrichtung zur Abgasreinigung an einer Brennkraftmaschine mit einer Abgasturbine, die stromab dem Abgasauslaß der Brennkraftmaschine in einer Abgasleitung angeordnet ist und die eine Bypassleitung aufweist, über die von einem Bypassventil gesteuert Abgas an der Abgasturbine vorbeiführt, wobei stromab der Bypassleitung eine Abgasreinigungseinrichtung angeordnet ist. Zur Erzielung eines noch schnelleren Ansprechens der Abgasreinigungseinrichtung ist das Bypassventil im Gehäuse der Abgasturbine so angeordnet, dass es in der einen Endposition die Abgasturbine und in der anderen Endposition die Bypassleitung vollständig absperrt.

fürbar ist, wobei stromab der Bypassleitung eine Abgasreinigungseinrichtung angeordnet ist. Zur Erzielung eines noch schnelleren Ansprechens der Abgasreinigungseinrichtung ist das Bypassventil im Gehäuse der Abgasturbine so angeordnet, dass es in der einen Endposition die Abgasturbine und in der anderen Endposition die Bypassleitung vollständig absperrt.



EP 1 152 133 A2

Beschreibung

[0001] Die Erfindung betrifft eine Vorrichtung zur Abgasreinigung an einer Brennkraftmaschine mit einer Abgasturbine, gemäß dem Oberbegriff des Patentanspruches 1.

[0002] Eine derartige Vorrichtung zeigt die DE 196 54 026 A1, bei der stromab der Turbinen-Abströmleitung und einer die Abgasturbine umgehenden Bypassleitung ein Vorkatalysator und ein Hauptkatalysator angeordnet sind. Zum schnellen Aufheizen des Vorkatalysators ist in einem Abschnitt der Turbinen-Abströmleitung ein luftspaltisoliertes Rohr eingesetzt. Ferner ist in der Bypassleitung eine steuerbare Klappe angeordnet, die bei noch nicht betriebswarmer Brennkraftmaschine schließbar ist und das gesamte Abgas über die Turbinen-Abströmleitung lenkt und die zudem zur Ladedruckregelung der Brennkraftmaschine dient. Dies bewirkt, dass relativ schnell eine Aufheizung des Vorkatalysators und damit eine schnell einsetzende Abgasreinigung erreichbar ist.

[0003] Aufgabe der Erfindung ist es, die gattungsgemäße Vorrichtung derart weiterzuentwickeln, dass eine zeitlich noch schneller einsetzende Abgasreinigung bei einer baulich kompakten Konstruktion verwirklicht ist.

[0004] Diese Aufgabe wird erfindungsgemäß mit den kennzeichnenden Merkmalen des Patentanspruches 1 gelöst. Vorteilhafte Weiterbildungen der Erfindung sind den weiteren Patentansprüchen entnehmbar.

[0005] Erfindungsgemäß wird somit vorgeschlagen, das Bypassventil im Gehäuse der Abgasturbine so anzuordnen, dass es in der einen Endposition die Abgasturbine und in der anderen Endposition die Bypassleitung vollständig absperrt. Diese Anordnung ermöglicht es, bei noch kalter Brennkraftmaschine und Abgasturbine die Abgasreinigungseinrichtung unter vollständiger Umgehung der Abgasturbine nur über die Bypassleitung zu beaufschlagen und dadurch nahezu ohne Wärmeverlust der Abgase ein noch schnelleres Aufheizen und Konvertieren der Abgase zu ermöglichen. Ferner ist eine baulich günstige und robuste Konstruktion im Gehäuse der Abgasturbine bzw. des Abgasturboladers erzielt, wobei in Zwischenstellungen des Bypassventiles in bekannter Weise noch die Ladedruckregelung verwirklicht sein kann. Die Abgasreinigungseinrichtung kann ein Dreiwege-Katalysator oder ein HC-Adsorber je nach Bauart der Brennkraftmaschine sein.

[0006] Des weiteren wird vorgeschlagen, dass die Bypassleitung im lichten Querschnitt gleich oder nicht wesentlich kleiner als der Querschnitt der Turbinen-Abströmleitung ausgebildet ist. Dadurch werden unzulässige Abgasgegendrucke bei abgesperrter Abgasturbine ausgeschlossen und eine wirkungsvolle Abgasreinigung über den gesamten Lastbereich der Brennkraftmaschine sichergestellt.

[0007] Besonders vorteilhaft ist es ferner, wenn in Weiterbildung der Erfindung die Bypassleitung gegenüber dem Gehäuse der Abgasturbine wärmeisoliert, ins-

besondere luftspaltisoliert ist. Damit gelingt es, die im Abgas enthaltene Wärmeenergie nahezu verlustfrei an die Abgasreinigungseinrichtung weiterzuleiten.

[0008] Eine baulich besonders kompakte Anordnung ergibt sich, wenn bei tangentialer Einstromung des Abgases in die Abgasturbine und axialer Abströmung des Abgases durch eine Hauptleitung die Bypassleitung und die Abgasreinigungseinrichtung parallel zur Hauptleitung verlaufen. Bevorzugt können dann die Bypassleitung und die Hauptleitung noch vor dem Abströmfansch des Gehäuses der Abgasturbine zu einem einzigen Abgasstrom vereinigt sein. An diesen Abströmfansch kann dann unmittelbar die Abgasreinigungseinrichtung angeschlossen sein, die die Konvertierung der zu reinigenden Abgasbestandteile übernimmt.

[0009] Ferner kann in das Gehäuse der Abgasturbine bzw. in die Bypassleitung eine Abgasreinigungseinrichtung integriert sein, die in bekannter Weise entweder ein Dreiwege-Katalysator oder aber ein HC-Adsorber sein kann. Im letzteren Falle kann das den Durchfluss durch den HC-Adsorber steuernde Bypassventil durch entsprechende Ansteuerung über ein Motorsteuergerät auch die Adsorption und Desorption des HC-Adsorbers steuern; d. h., dass bei erschöpfter HC-Adsorptionsfähigkeit das Bypassventil geschlossen wird, bis die Temperatur des nachgeschalteten Hauptkatalysators einen definierten Wert erreicht hat und dann zur HC-Desorption wieder kurzzeitig geöffnet wird.

[0010] In vorteilhafter Weiterbildung der Erfindung kann über ein zweites Bypassventil der Ladedruck der Brennkraftmaschine gesteuert werden; dies kann bevorzugt mittels einer ebenfalls gehäuseintegrierten, zweiten Bypassleitung erreicht werden, in der das zweite Bypassventil angeordnet ist. Dies ermöglicht über ein zweites separates Stellorgan eine feinfühligke Ladedruckregelung, während über das erste, z. B. temperaturabhängige Stellglied das erste Bypassventil nur von A nach B und umgekehrt umgeschaltet wird.

[0011] Zum noch schnelleren Ansprechen der Abgasreinigungseinrichtung könnte diese ferner elektrisch beheizbar sein.

[0012] Ein Ausführungsbeispiel der Erfindung ist im folgenden mit weiteren Einzelheiten näher erläutert. Die schematische Zeichnung zeigt in

Fig. 1: einen Längsschnitt durch einen an einen Abgaskrümmter einer Hubkolben-Brennkraftmaschine angeschlossenen Abgasturbolader mit einer integrierten Bypassleitung und einer ersten Abgasreinigungseinrichtung und einer an das Gehäuse des Abgasturboladers angeschlossenen zweiten Abgasreinigungseinrichtung; und

Fig. 2 einen teilweisen Längsschnitt durch einen Abgasturbolader mit einer zweiten Bypassleitung und einem zweiten Bypassventil, wobei der Schnitt entlang den Bypassleitun-

gen verläuft.

[0013] Der nur schematisch dargestellte Abgasturbolader 10 für eine Vierzylinder-Hubkolben-Brennkraftmaschine ist über einen Anschlussflansch 12 an einen Abgaskrümmter 14 der nicht dargestellten Brennkraftmaschine angeschlossen und setzt sich im wesentlichen aus einem Verdichter 16 und einer Abgasturbine 18 zusammen, die über eine Welle 20 miteinander verbunden sind, so dass das Turbinenrad 18a das Verdichterrad 16a antreibt. Soweit nicht beschrieben ist der Abgasturbolader 10 bekannter Bauart.

[0014] Wie an sich bekannt strömt das Abgas tangential (in der Fig. 1 nicht ersichtlich) in die Abgasturbine 18 ein und strömt im wesentlichen axial über eine Abströmleitung 24 zu einem Abströmflansch 26, an den ein Hauptkatalysator 28 (nur teilweise dargestellt) unmittelbar angeschlossen ist. Der Hauptkatalysator 28 kann ein Dreiwege-Katalysator oder ein DeNOx-Katalysator sein. Aus baulichen Gründen kann jedoch auch zwischen dem Hauptkatalysator 28 und dem Abgasturbolader 10 eine Abgasleitung dazwischengeschaltet sein.

[0015] In das Gehäuse 22 der Abgasturbine 18 ist eine parallel zur Abströmleitung 24 verlaufende Bypassleitung 30 integriert, die mittels einer schwenkbar über eine Achse 32 gelagerten Klappe 34 als Teil eines Bypassventiles 36 mit einem entsprechenden Stellelement 33 (elektrisch oder pneumatisch) mehr oder weniger offenbar oder schließbar ist.

[0016] Die Klappe 34 kann bevorzugt stromauf einer in die Bypassleitung 30 integrierten Abgasreinigungseinrichtung 38 und stromauf der Abgasturbine 18 angeordnet sein (ausgezogene Linie). Sie ist so regelungstechnisch und strömungsdynamisch gut beherrschbar; es kann jedoch in der gestrichelt angedeuteten Position stromab der Abgasturbine 18 ein zweites Bypassventil 37 zweckmäßig sein, dessen Klappe 39 um eine Schwenkachse 35 verstellbar ist.

[0017] Die in der Bypassleitung 30 angeordnete Abgasreinigungseinrichtung 38 ist zylindrischer Gestalt und zwischen zwei stirnseitigen Trägerblechen 40,42 gehalten. Der Durchmesser der übrigen, zylinderrförmigen Abgasreinigungseinrichtung 38 ist geringer als der korrespondierende Durchmesser der Bypassleitung 30, so dass dazwischen als Wärmeisolierung ein mantelförmiger Luftspalt 44 gebildet ist.

[0018] Die Bypassleitung 30 und die Abströmleitung 24 der Abgasturbine 18a sind in Abgasströmungsrichtung vor dem Abströmflansch 26 strömungsdynamisch ähnlich einem Diffusor zusammengeführt.

[0019] Die Klappe 34 des Bypassventiles 36 kann in eine Stellung A (gestrichelt dargestellt) gesteuert werden, in der sie die Bypassleitung 30 schließt und zugleich eine unbehinderte Anströmung der Abgasturbine 18 sicherstellt.

[0020] In der Stellung B der Klappe 34 (ausgezogene Linie) ist die Abgasturbine 18 kurzgeschlossen und es strömt das gesamte Abgas strömungsdynamisch gün-

stig in die Abgasleitung 30 bzw. durch die Abgasreinigungseinrichtung 38.

[0021] In Zwischenstellungen der Klappe 34 kann der Ladedruck bzw. die Leistung des Verdichters 16 durch Steuern des Abgasdurchsatzes durch die Abgasturbine 18 entsprechend geregelt werden.

[0022] Das Bypassventil 36 wird dazu über das nicht dargestellte elektrische Motorsteuergerät und das Stellelement 33 (z. B. ein elektrischer Schrittmotor) entsprechend angesteuert. So ist bei noch kalter Brennkraftmaschine bzw. bei noch kalten Abgasreinigungseinrichtungen 38,28 die Klappe 34 in der Stellung B und es wird das gesamte Abgas durch die Abgasreinigungseinrichtung 38 geleitet, deren lichter Querschnitt etwa dem lichten Querschnitt der Abströmleitung 24 entspricht. Dies bewirkt eine schnelle Aufheizung der Abgasreinigungseinrichtung 38, insbesondere auch aufgrund deren durch den Luftspalt 44 bewirkter Wärmeisolierung gegenüber dem Gehäuse 22 des Abgasturboladers 10.

[0023] Zusätzlich wird die vom Abgas beaufschlagte Fläche durch Versperung des Turbinenkanals verkleinert und somit weniger Wärmeenergie an das Turbinengehäuse abgegeben.

[0024] Nach dem Erreichen der Anspringtemperatur der Abgasreinigungseinrichtung 38 erwärmt sich auch relativ schnell der weitere stromab liegende Bereich der Abgasführung und damit Verbunden der Hauptkatalysator 28. Nach dessen Erreichen der Anspringtemperatur wird die Bypassleitung 30 über die Klappe 34 geschlossen und nunmehr das Abgas über die Abgasturbine 18 bzw. die Abströmleitung 24 geleitet.

[0025] Übersteigt der Ladedruck der Brennkraftmaschine einen definierten Wert, so wird wiederum die Klappe 34 zur Steuerung des Ladedruckes mehr oder minder geöffnet, so dass ein Teil der Abgasmenge über die Bypassleitung 30 bzw. die Abgasreinigungseinrichtung 38 strömt.

[0026] Sofern zwei Bypassventile 36,37 angeordnet sind, kann über das zweite Bypassventil 37 nur der Ladedruck der Brennkraftmaschine geregelt, hingegen über das erste Bypassventil 36 ein Umschalten der Klappe 34 in die beiden Endpositionen A und B gesteuert werden. Die beiden Klappen 34,39 können dann über zwei separate Stellelemente 33 betätigt werden.

[0027] Die Abgasreinigungseinrichtung 38 kann ein sogenannter Vorkatalysator oder Startkatalysator in Form eines monolytischen Dreiwege-Katalysators oder ein HC-Adsorber sein.

[0028] Im Falle eines HC-Adsorbers kann das Bypassventil 36 bzw. die Klappe 34 ferner so angesteuert werden, dass sie bei Erschöpfung der Adsorptionsfähigkeit des HC-Adsorbers 38 in die Stellung A gesteuert wird, so dass nur noch der Hauptkatalysator 28 mit Abgas beaufschlagt wird. Nach Erreichen dessen Betriebstemperatur kann die Klappe 34 kurzzeitig in die Stellung B oder in eine Zwischenstellung (Bypassleitung 30 teilweise offen) gesteuert werden, um eine HC-Desorption im HC-Adsorber 38 durchzuführen.

[0029] In nicht dargestellter Weise kann die Abgasreinigungseinrichtung 38 zusätzlich elektrisch beheizbar sein, um die Anspringtemperatur (light off) noch schneller zu erreichen. Danach wird die Beheizung abgeschaltet.

[0030] Ferner kann die Abgasreinigungseinrichtung 38 mit hoher Zelldichte (z. B. > 600 epsi - entsprechend hoher Abgasgegendruck) bei hohem Wirkungsgrad ausgelegt sein und eine schnelle, noch wirksamere Abgasreinigung bei kalter Brennkraftmaschine ermöglichen. Hat der Hauptkatalysator 28 seine light off Temperatur erreicht, so kann die Klappe 34 geschlossen oder zur Durchführung der beschriebenen HC-Adsorption-Desorption gesteuert werden.

[0031] Die Fig. 2 zeigt einen Querschnitt durch einen weiteren Abgasturbolader 10', der soweit nicht beschrieben im wesentlichen der Fig. 1 entspricht.

[0032] Abweichend davon ist in das Gehäuse 22' eine zweite Bypassleitung 44 integriert, die über ein zweites Bypassventil 46 gesteuert ist. Dazu ist in der Bypassleitung 44 eine um eine Achse 47 schwenkbare Klappe 48 angeordnet, die von einem z. B. elektrischen Stellmotor (nicht dargestellt) betätigt ist.

[0033] Des weiteren ist in der ersten Bypassleitung 30' keine Abgasreinigungseinrichtung 38 vorgesehen, sondern lediglich durch Einsetzen eines dünnwandigen Rohres 31 eine Wärmeisolierung der Bypassleitung 30 durch den mantelförmigen Luftspalt 50 verwirklicht.

[0034] Der lichte Querschnitt der Bypassleitung 30 bzw. 30' entspricht etwa dem lichten Querschnitt der Abströmleitung 24 (in der Fig. 2 nicht ersichtlich). Hingegen ist der lichte Querschnitt der zweiten Bypassleitung 44 deutlich geringer und dient nur zur Steuerung des Ladedruckes der Brennkraftmaschine, während das Bypassventil 36 zum Umschalten bzw. zum Absperren entweder der Bypassleitung 30' oder der Abgasturbine 18a, bzw. der Abströmleitung 24 dient.

Patentansprüche

1. Vorrichtung zur Abgasreinigung an einer Brennkraftmaschine mit einer Abgasturbine, die stromab dem Abgasauslaß der Brennkraftmaschine in einer Abgasleitung angeordnet ist und die eine im Gehäuse der Abgasturbine integrierte Bypassleitung aufweist, über die von einem ebenfalls gehäuseintegrierten Bypassventil gesteuert Abgas an der Abgasturbine vorbeiführbar ist, wobei in der Abgasleitung stromab der Abgasturbine eine Abgasreinigungseinrichtung angeordnet ist, **dadurch gekennzeichnet, dass** das Bypassventil (36) im Gehäuse (22) der Abgasturbine (18) derart angeordnet ist, dass es in der einen Endposition (B) die Abgasturbine (18a) und in der anderen Endposition (A) die Bypassleitung (30) vollständig absperrt.

2. Vorrichtung nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet,**

dass die Bypassleitung (30) im lichten Querschnitt gleich oder nicht wesentlich kleiner als die Turbinen-Abströmleitung (24) ausgebildet ist.

3. Vorrichtung nach Anspruch 1 oder 2, **dadurch gekennzeichnet, dass** die Bypassleitung (30) durch zwei Bypassventile (36,37) steuerbar ist, wobei das zweite Bypassventil (37) zur Ladedruckregelung der Brennkraftmaschine dient.

4. Vorrichtung nach Anspruch 3, **dadurch gekennzeichnet, dass** beide Bypassventile (36,37;36,46) über separate Stellmittel (33) betätigt sind.

5. Vorrichtung nach einem der Ansprüche 1 bis 4, **dadurch gekennzeichnet, dass** eine zweite Bypassleitung (44) im Gehäuse (22') der Abgasturbine (18) integriert ist, die von dem zweiten Bypassventil (46) zur Ladedruckregelung gesteuert ist.

6. Vorrichtung nach Anspruch 5, **dadurch gekennzeichnet, dass** der lichte Querschnitt der zweiten Bypassleitung (44) deutlich geringer als der Querschnitt der Turbinen-Abströmleitung (24) ausgebildet ist.

7. Vorrichtung nach einem der Ansprüche 1 bis 6, **dadurch gekennzeichnet, dass** die Abgasturbinen-Abströmleitung (24) und die Bypassleitung (30) und ggf. die zweite Bypassleitung (44) in einen gemeinsamen Abströmflansch (26) des Gehäuses (22) der Abgasturbine (18) münden.

8. Vorrichtung nach einem der Ansprüche 1 bis 7, **dadurch gekennzeichnet, dass** zumindest ein Abschnitt der ersten Bypassleitung (30) gegenüber dem Gehäuse (22) der Abgasturbine (18) wärmeisoliert ist.

9. Vorrichtung nach Anspruch 8, **dadurch gekennzeichnet, dass** in der ersten Bypassleitung (30) ein luftspaltisoliertes Rohr (31) eingesetzt ist.

10. Vorrichtung nach einem der vorhergehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet, dass** in der ersten Bypassleitung (30) eine Abgasreinigungseinrichtung (38) angeordnet ist.

11. Vorrichtung nach Anspruch 10, **dadurch gekennzeichnet, dass** die Abgasreinigungseinrichtung ein Dreiwege-Katalysator (38) ist.

12. Vorrichtung nach Anspruch 10, **dadurch gekennzeichnet, dass** die Abgasreinigungseinrichtung (38) mit einer HC-Adsorptionsbeschichtung versehen ist.

13. Vorrichtung nach einem der vorhergehenden An-

sprüche, **dadurch gekennzeichnet, dass** die Abgasreinigungseinrichtung (38) und/oder das wärmeisolierte Rohr (31) bei niedriger Temperatur elektrisch beheizbar ist.

5

10

15

20

25

30

35

40

45

50

55

5

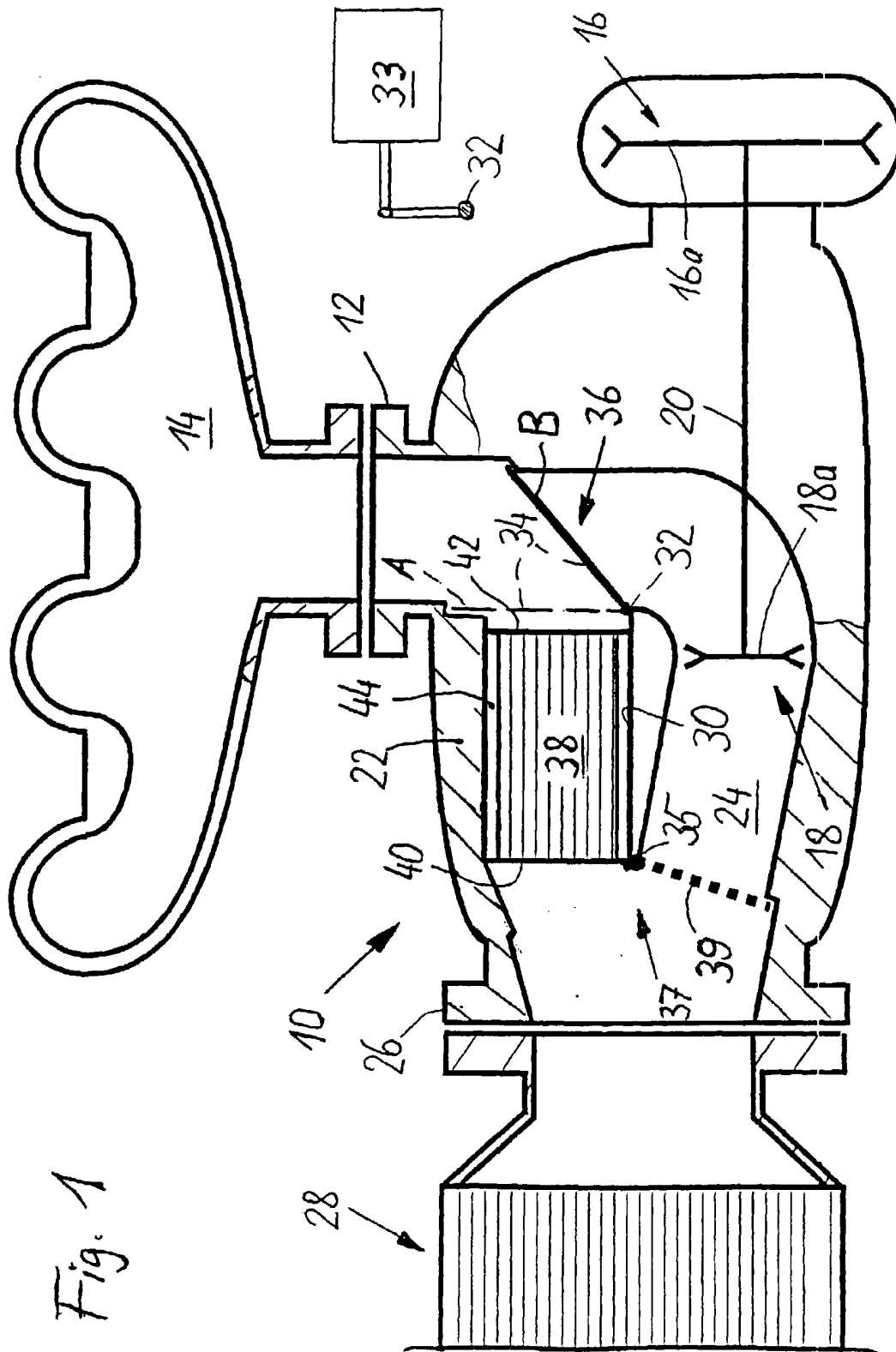
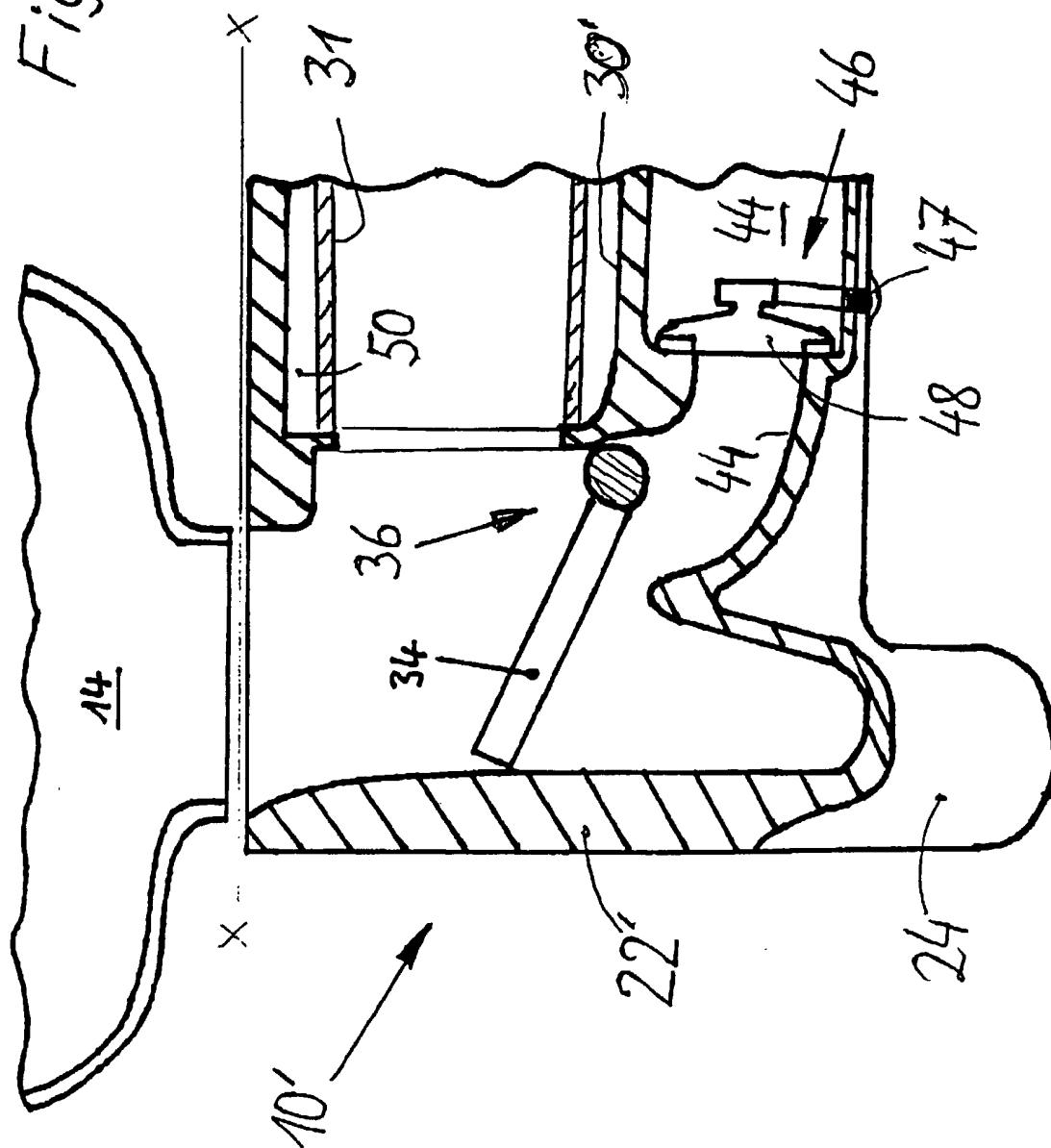


Fig. 2



DERWENT-ACC-NO: 2002-028015

DERWENT-WEEK: 200223

COPYRIGHT 1999 DERWENT INFORMATION LTD

TITLE: Exhaust system for turbocharged IC engine has
a common control flap for the turbo duct and the parallel duct
for the preliminary catalyser

INVENTOR: BRAHNER, T; PFALZGRAF, B ; SCHAEFER, M ;
SCHOENEBERG, D

PATENT-ASSIGNEE: AUDI AG[NSUM]

PRIORITY-DATA: 2000DE-1021421 (May 3, 2000)

PATENT-FAMILY:

PUB-NO	PUB-DATE	LANGUAGE	PAGES
MAIN-IPC			
EP 1152133 A2	November 7, 2001	G	007
F01N 003/20			
DE 10021421 A1	February 28, 2002	N/A	000
F01N 003/20			

DESIGNATED-STATES: AL AT BE CH CY DE DK ES FI FR GB GR

IE IT LI LT LU LV MC MK
NL PT RO SE SI TR

APPLICATION-DATA:

PUB-NO	APPL-DESCRIPTOR	APPL-NO	APPL-DATE
EP 1152133A2	N/A	2001EP-0110528	April 28, 2001
DE 10021421A1	N/A	2000DE-1021421	May 3, 2000

INT-CL (IPC): F01N003/20, F01N009/00 , F02B037/00 ,
F02B037/18 ,
F02C006/12

ABSTRACTED-PUB-NO: EP 1152133A

BASIC-ABSTRACT:

NOVELTY - An exhaust system for a turbocharged IC engine has the exhaust duct split into two parallel ducts; one duct containing the turbine (18a) of the turbocharger and the other (30) containing a preliminary catalyser. A common valve (36) regulates the relative gas flow to the two ducts and can shut off either duct in either end setting. The outlets from the two duct are combined into a single outlet duct and a coupling flange (26) to connect to

the main
catalyser (28). For additional control a second valve (37) can be
fitted to
the outlets of the parallel ducts.

USE - Turbocharged IC engines

ADVANTAGE - Improved exhaust flow management, allows rapid
temperature rise to
operating temperature of catalysers

DESCRIPTION OF DRAWING(S) - The drawing shows a schematic
cross section of an
exhaust system.

Exhaust manifold 14

Exhaust flange 12

Common control valve 36

Preliminary catalyser 38

Turbine of turbocharger 18a

CHOSEN-DRAWING: Dwg.1/2

TITLE-TERMS: EXHAUST SYSTEM TURBOCHARGE IC ENGINE
COMMON CONTROL FLAP TURBO
DUCT PARALLEL DUCT PRELIMINARY CATALYST

DERWENT-CLASS: Q51 Q52

SECONDARY-ACC-NO:

Non-CPI Secondary Accession Numbers: N2002-021642